



حضرة صاحب الجلالة فؤاد الأول ملك مصر

HIS MAJESTY KING FOUAD I





## الخطاب الذى ألقاه حضرة صاحب السعادة وزير المواصلات فى حفلة افتتاح كوبرى الخديو اسماعيل

مولای صاحب الجلالة

إن حكومة جلالكم التى ما فتئت منذ منحتموها ثقكم الغالية، تنعم بما ينالها من عطفكم السامى، وما يشد أزرها من على تأييدكم،  
تتلهز هذه الفرصة السعيدة لترفع إلى سدتكم خالص الشكر وعظيم الولاء، وتبهر بما تمكن فى نفس شعبكم المخلص الأمين من شعور عميق  
بالإكبار والإجلال والإعظام لما أسديتم إليه من خير، وما أحطتموه به من حسن رعايتكم، وما أوليتم أموره من جميل عنايتكم .

مولای

إن فى تنازل جلالكم اليوم بحضور الاحتفال بافتتاح كوبرى الخديو اسماعيل الذى تفضلتم فى ٤ فبراير سنة ١٩٣١ فارسيتم  
بيدكم الكريمة حجر الأساس فى بنائه، من معانى التشجيع ما يحفز حكومتكم على مواصلة جهودها فى تنفيذ رغبات جلالكم، المنطوية  
على ما يكفل لبلادكم السعادة والرخاء، ويمكنها من متابعة السير فى طريقها إلى المجد بخطوات واسعة ونفس هادئة مطمئنة .



## مولای

تمکینا لسكان القاهرة من اجتياز النيل إلى الجزيرة، وتوسيعا لحاضرة البلاد، أنشأ مجدد مصر والدكم العظيم كوبرى قصر النيل، وهو أول كوبرى للمرور أنشئ على النيل من منبعه إلى مصبه. وقد تم بناء هذا الكوبرى حوالى منتصف سنة ١٨٧١، وهاتم يا مولای، حوالى منتصف سنة ١٩٣٣ أى بعد اثنتين وستين سنة، تحيون هذا الأثر النفيس الخالد الذى اقتضت مكارم جلالكم أن يحمل اسم منشئه الكريم الخديو اسماعيل اعترافا بفضله واحتفاظا بذكراه.

## مولای

إن اطراد الزيادة فى عدد سكان القاهرة، وما أصاب أهلها من اليسر والرخاء، وانتشار وسائل النقل الحديثة، كل ذلك استدعى ازدياد حركة المرور إلى درجة لم تكن فى الحسبان، حتى أصبح كوبرى قصر النيل مع ما اعتراه من ضعف ووهن لا يقوى على احتمالها. فعملت حكومة جلالكم على الاستعاضة عنه بكوبرى جديد، يفى بحاجات العصر المتزايدة، ويليق بما بلغتة القاهرة من التقدم والعمران، فأنشأت كوبرى الخديو اسماعيل مكان الكوبرى القديم، وجعل طوله ٣٨٢ مترا، وعرضه عشرين مترا، خصص منها خمسة أمتار لإفريزين دلى جانبیه عرض كل منهما متران ونصف متر. ويقوم الكوبرى دلى كتفين وسبع دعائم، روعى فى بنائها ما يقتضيه الفن



من صلابة ومتانة . وفوق هذا فقد وجهت عناية خاصة إلى تجميل هذا الكوبرى حتى يكون منظره متناسبا مع أهمية موقعه ، فأقيمت عند كل من مدخليه منارتان من حجر الجرانيت فى رأس كل منارة مصباح ، وأمامها واحد من الأسود الأربعة التى كانت قائمة على مدخل الكوبرى القديم ، واحتفظ بها لتكون أثرا ناطقا بفضل منشئه اسماعيل . وعند نهايتى الكوبرى وعلى شاطئ النيل شرفتان جميلتا المنظر ، يتصل بكتيهما سلم من رخام مصرى بديع .

## •ولأى

لم تقف العناية بالكوبرى الحديد عند حدّ تدعيمه وتوسيعه وتجميله ، بل تناولت أيضا العمل على ما يكفل خير الملاحة ، فأعدت لذلك فتحة ملاحية طولها ٦٨ مترا وتفتح بالكهرباء ، ويستغرق فتحها ما لا يزيد عن ثلاث دقائق ونصف الدقيقة ، كما تُفتح باليد إذا اقتضى الحال ذلك . وأقيم بالممر الملاحي عوامات لإرشاد السفن وحماية الصبينة .

وقد استغرق بناء هذا الكوبرى سنتين وشهرين وخمسة أيام ، وكان مقدرا لذلك ستان وستة شهور .





ويسرنى يامولاي أن أعلن أن رجال شركة "دورهان لونج" ومهندسى مصلحة الطرق والكبارى الذين أشرفوا على إنجاز هذا الكوبرى  
قد قاموا بعملهم على صورة جدية بالمدح والثناء .

والآن أرجو يامولاي أن تتنازلا بافتتاح كوبرى الخديو اسماعيل ، أتم الله عليكم نعمته وأمد في حياتكم وجعلكم ذخرا للبلاد  
ومتعكم بحضرة صاحب السمو الملكى الأمير فاروق ولى عهدكم المحبوب إنه سميع الدعاء .







## نبذة تاريخية

عن

### كوبرى الحديد اسماعيل

تولى مجدد مصر ساكن الجنان الحديدو اسماعيل أمر هذه البلاد ، والقاهرة تحمل طابع القرون الوسطى ، مما لا يتفق وما لها من شهرة ذائعة، وما عليها من إقبال، فطرقها ضيقة معوجة غير معبدة، ينعقد الغبار في سماءها ولا أثر للنظافة في الكثير من أنحائها، وكان ذلك مدعاة لانتشار الأمراض والأوبئة فيها، فأخذ طيب الله ثراه في إصلاحها صحيا واجتماعيا، محتفظا بطابعها الخاص، مبقيا على ما فيها من فن وصناعة يمان على القدرة والإتقان ، ويبعثان إلى النفس الروعة والحلال .

وأنشأ أحسن الله إليه إلى جانب هذه المدينة وفي الغرب منها أحياء جديدة على طراز عصرى بديع، هي التي نستمتع الآن بشوارعها الواسعة المتقاطعة، وميادينها الفسيحة الفخمة، وحدائقها البهيجة الغناء . ولم تقف جهوده في إصلاح القاهرة عند هذا الحد، بل زاد بالجزيرة والجزيرة في سعتها، وجعل منها متزا عامسا لساكنيها، وربطهما بكوبرى الإنجليز كما أوصل بين الجزيرة والقاهرة بكوبرى قصر النيل .







وقد بدئ في إنشاء كوبرى قصر النيل المذكور سنة ١٨٦٩، وتم بناؤه حوالى منتصف سنة ١٨٧١، فهو بذلك أول كوبرى للمرور أقيم على النيل، وكان طوله أربعائة متر وستة أمتار، وعرضه عشرة أمتار ونصف، وله فتحتان ملاحيتان، ويدار الجزء المتحرك منه باليد. وقد بنيت أسسه ودعائمه بالدبش العادى، محوطا بطبقة من الحجر الجيري الصلب، واحتمال كل فتحة من فتحاته ٥٠ طنا، وبلغت نفقات إنشائه مائة ألف وثمانية آلاف من الجنيهات .

وفي سنة ١٩١٣ بدأ تأكل في ألواح الصاج الحاملة للطريق، فبدلت هذه الألواح بالحرسانة المسلحة لتكون أكثر احتمالا للضغط الواقع عليه .

ونظرا لما لوحظ من نحر حول دعائم هذا الكوبرى، وميل بسيط في إحداها، وتبلور في أجزائه الحديدية، اتخذت بعض الوسائل الفنية لوقايته، وأدخل أكثر من مرة تعديل في حركة المرور عليه. ولما كان هذا العلاج الموقت لا يحول دون حدوث خطر مفاجئ، استقر الرأي على إقامة كوبرى جديد يفي بحاجة النقل المتزايدة، ويتلاءم وما وصلت إليه القاهرة من التقدم وال عمران، ولا ينوء تحت أثقال أدوات النقل الحديثة الضخمة .

وتحقيقا لهذه الأغراض أعد مشروع الكوبرى الجديد، وقد تفضل حضرة صاحب الجلالة الملك فؤاد الأول أيد الله ملكه بإرساء حجر الأساس في بنائه بيده الكريمة في ٤ فبراير سنة ١٩٣١





ويبلغ طول الكوبرى الحديد ٣٨٢ مترا ، وعرضه ٢٠ مترا ، وله ثمانى فتحات . وقد أقيم على أسس من صناديق حديدية مملوءة بالخرسانة المسلحة ، ودعائمه من الخرسانة العادية مكسوة بالجرانيت الوارد من أسوان . ويبلغ وزن الجزء المعدنى منه ٣,٣٦٠ طنا ، أى نحو ضعف ما كان يحتوى عليه الكوبرى القديم ، وتحتمل كل فتحة من فتحاته ١٨٦ طنا مع الأمن الوافى .

وقد عهد بإنشائه إلى شركة "دورمان لونج" بمبلغ ٢٩١,٩٥٥ جنيها ، على أن ينجز فى ثلاثين شهرا ابتداء من أول يناير سنة ١٩٣١ ، فبدأت عملها بهدم الكوبرى القديم بعد أن لبث مستعملا للروور من ١٠ فبراير سنة ١٨٧٢ إلى أول أبريل سنة ١٩٣١ ، أى تسعا وخمسين سنة وشهرا واحدا وعشرين يوما ، كما فرغت من إنجهاز الكوبرى الحديد فى سنتين وشهرين وخمسة أيام ، وقد قامت بعملها على صورة تستوجب الحمد والثناء .

واحتفاظا بذكرى منشئ كوبرى قصر النيل ، واعترافا بفضلته على البلاد ، وإقرارا بما له عليها من أيداد ومن ، تفضل حضرة صاحب الجلالة مولانا الملك المعظم فأذن بتسمية الكوبرى الحديد "كوبرى الخديو اسماعيل" .

وأكبر الفخر أن جاء هذا الكوبرى حلقة جديدة فى سلسلة الأعمال التى تزدهى بها مصر فى عهد حضرة صاحب الجلالة الملك فؤاد الأول ، جعله الله ذنرا للبلاد والعباد وأقر عينيه بحضرة صاحب السمو الملكى الأمير فاروق ولى عهد المملكة المصرية آمين .













الكوبرى القديم عند بدء هدم الأرضية

THE OLD BRIDGE — BEGINNING OF DEMOLITION OF ROADWAY









فك الجرز المعدني من الكوبرى القديم

DISMANTLING METALLIC STRUCTURE OF THE OLD BRIDGE





حضرة صاحب الجلالة الملك فؤاد الأول يضع بيده الكريمة حجر الأساس في كوبرى النخديو اسماعيل في ٤ فبراير سنة ١٩٣١

LAYING OF FOUNDATION STONE OF KHDIVE ISMAIL BRIDGE BY HIS MAJESTY  
KING FOUAD I, ON FEBRUARY 4, 1931







منظر جانبی لکوبری النخدیو اسماعیل

SIDE VIEW OF KHDIVE ISMAIL BRIDGE





بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

أَنْشِئَ فِي عَهْدِ خَيْرِ صَالِحِي الْمُلُوكِ إِذَا أَوَّلَ

وَأَفْتَحَ جُلُوسَ الْإِسْلَامِ ١٢٥٢ هـ ١٩٣٣ م

صورة اللوحة التذكارية الموضوعة على كوبري الخديو إسماعيل

COMMEMORATIVE INSCRIPTION ON KHEDIVE ISMAIL BRIDGE







---

**Govt. Press**  
**2,031-1933-760 ex.**

---



The Contractors pulled down the old bridge which had remained in use from February 10, 1872, to April 1st, 1931, i.e. a period of fifty-nine years, one month and twenty days. The new Bridge was completed in two years, two months and five days, the Contractors having accomplished their task in the most praiseworthy manner.

In commemoration of the great builder of the old Kasr-el-Nil Bridge and in recognition of His valuable service to the Country, His Majesty the King has graciously given the permission to call the new Bridge "Khedive Ismail Bridge."

We are proud to remark that this Bridge is a new link in the chain of works accomplished during the reign of H.M. King Fouad I. May God protect Him and keep His Royal Highness Prince Farouk, the beloved Heir to the throne of Egypt.





superposed by a layer of solid limestone. Each span was designed to carry safely a load of 40 tons, and the total cost of the bridge amounted to L.E. 108,000.

In 1913 corrosion was noticed in the iron floor plates of the bridge. The floor was immediately replaced by reinforced concrete which was stronger and more durable.

Soon, however, corrosion was also noticed around the piers of the bridge, together with a slight inclination in one of them. Crystallisation also occurred in the iron work. Steps were therefore taken to protect the bridge, and modifications were introduced more than once into the regulations governing the traffic over it. But these were only temporary remedies which could not ensure the safety of the structure. It was therefore decided to construct a new bridge which would meet the ever increasing requirements of transport and would be compatible with Cairo's progress.

To achieve this a plan of the new Bridge was prepared, and H.M. King Fouad I graciously condescended to lay its foundation stone on February 4, 1931. It was to be 382 metres long, 20 metres wide and to have eight spans. It now stands on iron caissons filled with concrete. The piers are of ordinary concrete faced with granite brought from Assuan. The metal part of the Bridge weighs about 3,360 tons, i.e. double the weight of the corresponding part in the old bridge. Each span is designed to carry 186 tons with safety.

The contract for the construction of this Bridge was placed with Messrs Dorman Long for a sum of L.E. 291,955. It was to be completed in thirty months' time commencing January 1st, 1931.



# KHEDIVE ISMAIL BRIDGE

---

## A Historical Sketch

When the late Khedive Ismail, the great renovator of Egypt, ascended the throne, Cairo still presented a mediæval aspect which was incongruous with its world-wide reputation. Its streets were narrow, crooked and unpaved ; its atmosphere full of dust, and many of its quarters filthy and unclean. This led to the spread of many diseases in the Capital, and the late Khedive proceeded to make many hygienic and social improvements maintaining, at the same time, the special features and relics of Cairo which were an indication of its greatness and which inspired awe and respect.

To the West of the City the late Khedive founded new quarters in the most modern style, with large streets, spacious squares, and beautiful parks. But these were not the only improvements. The suburbs of Giza and Gezira were enlarged and connected together by the English Bridge, while Gezira was connected with Cairo by the Kasr-el-Nil Bridge.

The construction of this bridge began in 1869 and it was finished in the middle of 1871. It was the first bridge for traffic constructed on the Nile, was 406 metres long, 10½ metres wide, had an opening span for navigation. This span was operated by hand. The foundations of the piers were of ordinary rubble,





I am glad to point out, Sire, that the Staff of Messrs Dorman Long and the Engineers of the Roads and Bridges Department who supervised the construction of this Bridge have performed their task in the most praiseworthy manner.

I now implore Your Majesty to condescend to open Khedive Ismail Bridge. May God confer upon You His grace, prolong Your life, and preserve the life of His Royal Highness Prince Farouk, the beloved Heir of the Kingdom.



in the construction of which special care was taken as to the technical requirements for ensuring stability and durability. Moreover, special efforts were made to beautify the Bridge, so that its aspect might be compatible with its importance. At each entrance two granite pylons have been constructed with a lamp at the head of each and with one of the four lion statues before it. These lions, it will be remembered, adorned the two entrances of the old bridge, and they have been preserved to adorn the new Bridge, an enduring monument commemorating the achievement of the Great Ismail. At each end of the Bridge two beautiful terraces have been constructed overlooking the Nile, with a fine Egyptian marble staircase running from each.

SIRE,

Care was not only confined to the considerations of the strength, size and beauty of the Bridge, but the requisites of navigation were also not overlooked. A special navigation swing span, 68 metres large, was provided. This span is operated electrically and can be opened in three and a half minutes. In case of necessity it can also be opened by hand. In the navigable passages under the Bridge special rafts have been provided to guide the boats and protect the turntable.

It took two years, two months and five days to construct the Bridge. A period of two years and six months was estimated for this work.





SIRE,

In order to enable the people of Cairo to cross the Nile to Gezîra, and in order to enlarge the Capital of the Country, Your Majesty's illustrious Father, the great renovator of Egypt, constructed the Kasr-el-Nil Bridge, which was the first bridge that ever spanned the Nile from its source to its mouth. It was finished in about the middle of 1871, and here, in about the middle of 1933, sixty-two years later, we stand at this immortal and precious monument which it was Your Majesty's wish to name after the great Khedive Ismaïl in recognition of His benevolent works and in commemoration of His illustrious name.

SIRE,

The increase in the population of Cairo, the development of every phase of the welfare and prosperity of the people, and the growth of modern means of transport have all led to an increase in the traffic to an utterly unforeseen extent, so that the Kasr-el-Nil Bridge, which had become weak through the lapse of time, was no more capable of carrying the traffic. Your Majesty's Government therefore decided to replace it by a new bridge, more capable of meeting the ever increasing demands of the age, and more compatible with the growth and the progress of the Capital. Khedive Ismaïl Bridge was therefore constructed to replace the old bridge. It is 382 metres long, and 20 metres wide. Of this width five metres were utilised to provide for two side walks, each  $2\frac{1}{2}$  metres wide. The Bridge stands on two abutments and seven piers,



# **SPEECH**

**delivered by H.E. the Minister of Communications  
at the opening of Khedive Ismail Bridge**

---

**SIRE,**

Your Majesty's Government in whom You have graciously placed Your confidence and who have ever since enjoyed Your Majesty's support, avail themselves of this happy opportunity to submit to Your Majesty its loyal thanks and to express to You on behalf of Your subjects, their deep feelings of gratitude and respect for the good You have always bestowed upon them and for the benevolent care with which You have always sought their welfare.

**SIRE,**

You have graciously condescended to attend the inauguration of this Bridge whose foundation stone You kindly laid on the 4th of February 1931. Your Majesty's act was a great encouragement to this Government to proceed with its efforts to realise Your Majesty's wishes which aim at the welfare of this Country, and which enable it to continue its glorious march with perfect calm and confidence.







OPENING OF THE  
KHEDIVE ISMAIL BRIDGE, CAIRO  
BY  
HIS MAJESTY KING FOUAD I.

6th JUNE 1933.

Bibliotheca Alexandrina



0420848